VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 292)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 312)**

z dnia 3 grudnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 292)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 312)

3 grudnia 2014 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Piotra Zgorzelskiego (PSL)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, posła **Stanisława Żmijana (PO)** przewodniczącego Komisji Infrastruktury oraz posła **Józefa Rackiego (PSL)** zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury, rozpatrzyły:

– informację Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministra Administracji i Cyfryzacji na temat procesu wdrażania w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Szymon Wróbel** dyrektor Departamentu Współpracy z Jednostkami Samorządu Terytorialnego Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, **Andrzej Witkowski** wicedyrektor Departamentu Komunikacji i Systemów Transportowych Najwyższej Izby Kontroli, **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury NIK, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji wraz ze współpracownikami, **Cecylia Radziewicz** radca prawny w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, **Marek Stępa** przewodniczący Komisji Transportu Związku Miast Polskich, **Władysław Brachun** prezes PKS Sp. z o.o. w Elblągu, **Sławomir Gozdalik** członek zarządu głównego Forum Związków Zawodowych, Branża Transportu Drogowego, **Stanisław Wodyński** prezes PKS SA w Ostrowcu Świętokrzyskim, **Kazimierz Ziółkowski** prezes PKS Sp. z o.o. w Lublinie, **Michał Schilf** wiceprezes PKS Sp. z o.o. w Kamieniu Pomorskim, **Leszek Miętek** przewodniczący Branży Transportowej w OPZZ.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Sławomir Jakubczak**, **Jolanta Misiak**, **Dariusz Myrcha**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Piotr Zgorzelski (PSL):

Proszę o zajmowanie miejsc. Szanowni państwo, w imieniu Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury bardzo serdecznie witam na wspólnym posiedzeniu, którego porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury i rozwoju oraz ministra administracji i cyfryzacji na temat przygotowań do wdrożenia ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Witam bardzo serdecznie przybyłych na dzisiejsze spotkanie przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji. Witam także pana prezesa zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji – pana Zdzisława Szczerbaciuka, którego proszę o rozpoczęcie prezentacji.

Prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Zdzisław Szczerbaciuk:

Dziękuję panie przewodniczący. Ponieważ otrzymaliśmy pisma od obu ministrów dotyczące etapów wdrożenia przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, pozwo-

liliśmy sobie przygotować własną ocenę. Ta ocena, w stosunku do komunikacji innej niż komunikacja miejska, jest bardzo sceptyczna. Przede wszystkim – co ustawa reguluje w zakresie przewozów drogowych? Otóż, po pierwsze ustala, że za transport publiczny od 1 marca 2011 r. odpowiada jednostka samorządu terytorialnego każdego szczebla, a nie przewoźnicy. Ta prawda się jakoś do tej pory nie przyjęła. Dla realizacji swoich zadań jednostki samorządu terytorialnego otrzymały stosowne uprawnienia – zarówno w rozporządzeniu nr 1370, jak i w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Wprowadzono w Polsce specyficzny rodzaj sformułowania, tzw. „przewozy o charakterze użyteczności publicznej", czego rozporządzenie nr 1370 nie przewiduje, albowiem w pozostałych krajach Unii Europejskiej generalnie ponad 90% przewozów jest przewozami organizowanymi i finansowanymi przez jednostki samorządu terytorialnego w tych krajach.

Ustawa określiła, iż obecnie obowiązujący system wykonywania działalności gospodarczej w transporcie osób obowiązuje jedynie do 31 grudnia 2016 r. No i kolejne, chyba najważniejsze dla obywateli, ustalenie, iż w dniem 1 stycznia 2017 r. uprawnienia do ulgowych przejazdów obywatele będą mogli realizować tylko w tzw. przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Później pokażę państwu, jaka to jest na dzień dzisiejszy liczba pasażerów.

Przewodniczący poseł Piotr Zgorzelski (PSL):

Jest prośba do pana prezesa, aby troszeczkę odsunął pan mikrofon, bo jest duży pogłos.

Prezes zarządu PIGTSiS Zdzisław Szczerbaciuk:

Dobrze, przepraszam. Jeśli chodzi o praktyczne wdrożenie – po pierwsze – jest różnorodna interpretacja przepisów ustawy i rozporządzenia nr 1370. Różne samorządy w różny sposób interpretują postanowienia tej ustawy. A zatem jest niejednoznaczność – o czym już informowaliśmy. Samorządy w Polsce twierdzą, że organizacja transportu o charakterze użyteczności publicznej jest dla nich prawem, natomiast nie jest obowiązkiem i nie zamierzają tego organizować, bo ustawa nie ustala z czego mają to finansować, a samorządy twierdzą, iż nie mają środków własnych na ten cel.

Jest powszechna wiara – poczynając od samorządu najniższego szczebla, poprzez przedstawicieli parlamentu i przedstawicieli rządu – że transport publiczny drogowy będzie realizowany po 1 stycznia 2017 r. w takim samym zakresie i za takie same pieniądze przez przewoźników. My z tym się nie zgadzamy.

Proszę państwa, kolejna sprawa – ile samorządów podjęło funkcje organizatora. Generalnie są to samorządy miast, albo miast i gmin. Według sprawozdań, jakie samorządy skierowały na ręce Ministra Infrastruktury i Rozwoju, za rok 2013 wynika, że w komunikacji miejskiej przyznało się do tego 135 jednostek, w komunikacji gminnej – 189. Z tym, że tu również jest problem interpretacyjny, ponieważ według nas większość podmiotów, które mówią, że realizują komunikację gminną, realizuje komunikację miejską, ponieważ jest realizowana w jednostkach terytorialnych, w których siedziba władz gminy jest w mieście. Czyli, zgodnie z definicją jaką Wysoki Sejm przyjął, jest to komunikacja miejska. No, ale podaliśmy tu tak, jak jest sprawozdaniu.

Komunikacji powiatowej podjęły się dwa samorządy. Te dwa samorządy złożyły zamówienie przedsiębiorstwom, które przejęły. Po prostu, dostały od Ministra Skarbu Państwa udziały w byłych PKS-ach i tym przedsiębiorstwom udzieliły zamówienia bezpośrednio. To samo zrobiło jedno województwo, które otrzymało takie przedsiębiorstwo – chodzi o województwo kujawsko-pomorskie. Tak więc widzimy, że generalnie w zakresie komunikacji innej niż miejska jednostki samorządu terytorialnego nie podjęły żadnych działań. Żaden samorząd nie udzielił zamówienia w trybie publicznym, bo te trzy samorządy udzieliły zamówienia bezpośrednio własnym jednostkom.

Jak wygląda to na liniach komunikacyjnych? Jeżeli chodzi o komunikację miejską – 3094 linii. Komunikacja gminna (która w zasadzie jest miejską) – 880 linii, komunikacja powiatowa – 68 linii, a komunikacja wojewódzka – 51 linii. I to, proszę państwa, pokazuje jakie jest na dzień dzisiejszy faktyczne zaangażowanie.

Jeżeli chodzi o plany transportowe. To są dane w oparciu o publikacje w dziennikach urzędowych województw na dzień 28 listopada 2014 r. Dodam, że 6 województw uchwaliło

te plany w listopadzie, a termin był do 1 marca 2013 r. I tak, jeśli chodzi o sejmiki województw – 13, rady powiatów – 27, rady gmin – 46, w tym gminy na prawach powiatu – 38.

À propos tych planów chciałbym dodać, iż Wysoki Sejm stwierdził w ustawie, że jeżeli jednostka opracuje plan transportowy, to nie może przeprowadzić postępowania na linię komunikacyjną, która nie jest wymieniona w planie transportowym. Taka jest definicja ustawowa. Stwierdzam, że żaden z planów województw i większość z planów powiatów w ogóle nie zawiera wykazów linii komunikacyjnych, na które ewentualnie ma się zamiar udzielić zamówienia. Te plany wykazują jedynie relacje. Podczas prac w Sejmie zwracałem uwagę ówczesnemu przewodniczącemu podkomisji, żeby wprowadzić do planów pojęcie relacji a nie linii komunikacyjnych. Ale trudno, jest taki zapis, ustawa tak mówi i w związku z tym jest, jak jest.

Jeżeli chodzi o przystanki, czyli to, co miały samorządy wykonać. Ta sprawa jest bardzo niepokojąca dla przedsiębiorstw, ponieważ minister właściwy do spraw transportu wydał rozporządzenie o rozkładach jazdy i stwierdził, że w rozkładzie jazdy ma się znajdować przystanek według uchwały jednostki samorządu terytorialnego. A jeśli nie podjęto takiej uchwały, to znaczy, że taki przystanek nie powinien funkcjonować. Zrobił się problem, bowiem 11 sejmików podjęło takie uchwały – 163 powiaty na 314 powiatów ziemskich i 1451 gmin, w tym 37 gmin na prawach powiatu.

Kolejnym problemem związanym z przystankami jest brak działań dotyczących sytuacji na drogach. Przedsiębiorca może się zatrzymać tylko w miejscu oznaczonym znakiem D15. Okazuje się, że 70% przystanków jest oznakowanych tylko z jednej strony, a około 5-6% przystanków w ogóle nie jest oznaczonych. Problem w tym, że przedsiębiorcy są karani za to, że zatrzymują się w miejscu nieoznaczonym. Część samorządów odmawia – tam, gdzie przeprowadzono dość wnikliwą analizę – wydania rozkładów jazdy. Mamy zatem niepokojącą sytuację, bo jeden z przewoźników mówi, iż tłumaczy staroście, że autobus przejeżdża do następnego skrzyżowania, wraca i dopiero wtedy zatrzymuje się, bo wtedy jest po prawidłowej stronie. A starosta udaje, że przyjmuje taką informację za prawdziwą.

Kolejna sprawa. Wdrażanie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli chodzi o miasta. Tu w zasadzie mamy udzielanie zamówień publicznych wyłącznie podmiotom własnym. Mamy tu niepokojące zjawisko. Miasta generalnie udzielają zamówienia w oparciu o postanowienia dyrektyw 2004/17 i 2004/18 i twierdzą, że nie mają obowiązku publikacji z rocznym lub półrocznym wyprzedzeniem na temat zamiaru udzielenia zamówienia publicznego. Czyli stwarza się sytuację, że tylko własne przedsiębiorstwo wie, iż za miesiąc będzie rozstrzygnięty przetarg. Nie ma informacji o zamiarze, o formie udzielenia zamówienia publicznego. Jednym słowem udaje się, że jest to zamówienie publiczne. Faktycznie, to w tej sprawie powinno się napisać skargę do Komisji Europejskiej, bo to jest wbrew postanowieniom rozporządzenia.

Następna kwestia – niepublikowanie informacji obowiązkowej. Proszę państwa, to już jest nagminne. Zdecydowana część samorządów nawet jak udziela zamówienia, to nie publikuje tego zamiaru. W ogóle samorządy odmawiają – mimo, że jest to zapisane w rozporządzeniu nr 1370, jako obowiązek – informowania o tym jaką rekompensatę i w jakiej wysokości otrzymuje przedsiębiorca.

Jeśli chodzi o przystanki, mamy sytuację taką, że miasta średnie podejmują uchwałę o wyłączeniu przystanków dla innych przewoźników. Nawet w sytuacji, gdy autobus na tych przystankach zatrzymuje się rzadziej niż co 15 minut. Tak więc, uchwała rady miasta nie służy bezpieczeństwu ruchu drogowego. Ona służy jako narzędzie w walce konkurencyjnej. Naszym zdaniem jest to jakby wprowadzenie do prawa wyłącznego. Bo to jest rodzaj prawa wyłącznego, jeśli nie dopuszcza się innych do przystanków na całej długości linii, a wyznacza się przystanki w małych, wąskich uliczkach, w których autobus się nie zmieści. Jest to walka konkurencyjna. Jest to prawo wyłączności stosowane jakby z przyzwoleniem ustawy.

Można by pomyśleć, że transport publiczny dotyczy niewielu osób. Otóż, tu na planszy pokazujemy, że transport drogowy (według danych GUS za 2013 r., które opierają się na danych zbieranych od ok. 2% działających przewoźników) to 460 mln osób, a transport kolejowy – 269 mln osób. Przewozy kolejowe pasażerów korzystających z ulg

w komunikacji publicznej – 125.863 tys. pasażerów. Natomiast przewozy autobusowe w firmach, które podlegają sprawozdawczości GUS – 281.832 tys. pasażerów. Przyjmując, według informacji skierowanych do nas przez marszałków, że 38,6% kwoty dotacji globalnej biorą firmy, które nie podlegają sprawozdawczości statystycznej, można przyjąć, że przejazdy ulgowe autobusami obejmują 459 mln pasażerów.

Wartość ulg według wykonania budżetu państwa za rok 2013: przewozy kolejowe – 851.658 tys. zł, przewozy drogowe – 620.862 tys. zł. Te dotacje za przewóz osób rosną bardzo znacznie. Ten wykres pokazuje dynamikę wzrostu dotacji do przewozów kolejowych i dynamikę wzrostu dotacji do przewozów autobusowych. Dodam, że jeszcze w roku 2007 przewozy drogowe otrzymywały więcej dotacji niż przewozy kolejowe. W latach 2007-2011 przewoźnicy drogowi nie wykorzystywali tych wielkości zaplanowanych w budżecie państwa.

Jest jeszcze sprawa pomocy. Otóż, jest nierówność traktowania i przedsiębiorców, i pasażerów. Przewozy kolejowe wykonują ten sam rodzaj działalności, są skierowane do tej samej grupy obywateli. Tymczasem przewozy kolejowe mają zapewnione pokrycie strat w działalności operacyjnej, finansowanie całkowite lub częściowe taboru, finansowanie infrastruktury komunikacyjnej, w tym dworców – czego oczywiście nie ma w przewozach drogowych.

Według nas występują tu bariery prawne. Brak bowiem określenia, który organ administracji centralnej odpowiada za tę ustawę. Nikt się nie chce do niej przyznać – szczególnie na szczeblu innym niż miasta, bo, jak pokazałem, ustawa nie jest realizowana i my nie będziemy tu wyjątkiem. Takie sprawy, jak różnorodność interpretacji, tolerowanie nieuczciwej konkurencji, nierówne traktowanie w przepisach przewoźników w zależności od ich wielkości, niewypełnianie funkcji organizatora (organizatora w rozumieniu rozporządzenia nr 1370) przez samorządy, ekonomiczne nierówne traktowanie poszczególnych transportów przy kwestiach finansowych, brak pewności działania – to są największe grzechy. I najgorsza w tej chwili sytuacja, że nie wiadomo co pasażerowie i przedsiębiorcy mają robić po 1 stycznia 2017 r. Te decyzje trzeba podjąć już teraz. Jeżeli nie podejmie się decyzji o udzielaniu zamówienia najdalej pod koniec II kwartału roku 2015, to zgodnie z rozporządzeniem nr 1370 nie będzie można przeprowadzić operacji udzielenia zamówienia publicznego, bo inaczej będzie to naruszenie prawa.

Kolejna bolączka – starzenie się posiadanego taboru. Tu zaczyna być sytuacja taka, że chyba w państwach Ameryki Południowej jest gorzej. Proszę państwa – 93,7% taboru autobusowego w Polsce ma więcej niż 10 lat, a 45,6% taboru autobusowego ma więcej niż 20 lat. Takie są dane. Czyli tabor autobusowy eksploatowany do 10 lat, to tylko 6,3% ogólnej liczby autobusów. Dobrze żebyśmy sobie z tego zdawali sprawę.

Wzorem innych krajów europejskich (wszystko jedno z którego kierunku naszych granic) powinno się wprowadzić jednakowe ulgi i na kolei i w transporcie drogowym. Nie rozumiemy, dlaczego transport kolejowy otrzymuje setki milionów złotych na finansowanie pewnego rodzaju przewozów, natomiast transport drogowy jest tego pozbawiony.

Kolejna kwestia. Zwrot podatku akcyzowego od paliwa zużytego do wykonywania komunikacji publicznej. Proszę państwa, w większości krajów Unii Europejskiej przewoźnicy publiczni otrzymują – jako formę rekompensaty – zwrot kwoty, jaką zapłacili w podatku akcyzowym przy wykonywaniu komunikacji, w naszym przypadku komunikacji użyteczności publicznej. Uważamy również, że w takiej sytuacji, jaka jest w Polsce, powinno się wspierać zakup nowego tabory. Bo jeżeli w kraju przybywa kilkaset nowych autobusów rocznie w komunikacji – GUS podaje to łącznie z komunikacją miejską – to sprawa jest do zastanowienia.

Następna sprawa. W związku z zamiarami rozszerzenia zakresu dróg, które podlegają opłatom drogowym, postulujemy wyłączenie komunikacji publicznej z pobierania tych opłat na drogach krajowych. Nie mówimy tu o autostradach, o drogach szybkiego ruchu, tylko mówimy o drogach krajowych. I to tyle, panie przewodniczący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Józef Racki (PSL):

Dziękuję bardzo. Pan minister Rynasiewicz, proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. My tego materiału, który przygotowała Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, wcześniej nie mieliśmy. Natomiast w imieniu ministerstwa bardzo dziękujemy za ten materiał. Na pewno jest to opis sytuacji, która pokazuje pewne tendencje. Można się oczywiście spierać o szczegóły, o wartości, o dane czy one są prawdziwe, ale ten materiał wyraźnie pokazuje sytuację, w której mamy do czynienia z poprawą stanu tego wszystkiego, co jest związane z funkcjonowaniem transportu zbiorowego na obszarach miejskich. Również ze względu na możliwość ubiegania się o środki zewnętrzne przez samorządy i finansowanie wymiany taboru czy też finansowanie tych zamierzeń, które były związane z wprowadzaniem bardziej proekologicznych rozwiązań w obszarze transportu zbiorowego i trudną sytuacją w transporcie pozamiejskim, który zawsze spoczywał na tych firmach, które wszyscy nazywaliśmy PKS.

Ten model, który został wprowadzony ustawą, czyli przerzucenie odpowiedzialności na samorządy, spowodował też sytuację, że różnie to wygląda w różnych częściach kraju. Bo z jednej strony Ministerstwo Skarbu Państwa, które było właścicielem tych firm, dokonywało różnych prywatyzacji. I tutaj mamy do czynienie z sytuacją, że części z tych firm nie ma, a część z nich przeszło kolejną już zmianę właściciela.

Ten rynek – tu zgodzę się z wygłoszoną konkluzją – rzeczywiście jest rynkiem bardzo trudnym. I dla tych, którzy na tym rynku funkcjonują, jak i dla nas, jeśli spojrzymy na zapisy ustawowe, które nas obowiązują, jako resort. Spójrzmy na dane dotyczące liczby podmiotów, które funkcjonują w tym obszarze. Według tego, co pan prezes przedstawiał, jest to ponad 3,5 tysiąca podmiotów gospodarczych. A np. jeśli chodzi o kolej, ta liczba nie przekracza 25 podmiotów. Tu mamy ponad 3,5 tysiąca podmiotów. W obszarze transportu kolejowego mamy regulatora. W obszarze transportu drogowego nie mamy regulatora. I tu jest pytanie, które wszyscy powinniśmy sobie zadać – czy sytuacja, którą mamy w tym obszarze też nie wynika z tego, iż zbyt mocno ten rynek został zderegulowany i nie mamy instrumentów, które mogłyby spowodować, żeby centralnie podjąć próbę regulacji tego rynku? Jeśli chodzi o odpowiedzialność samorządów – nieźle wygląda to na poziomie województw (też z racji tego, że tam trafiają bezpośrednio środki z budżetu). Inaczej to wygląda już na poziomie starostw, a już całkiem źle na poziomie gmin.

Patrząc z punktu widzenia zarządzania tym procesem powiem tak. To, że były uzgadniane plany. To, że zmuszamy – w sensie pozytywnym oczywiście – żeby te plany tworzyć, uzgadniać i żeby to było w sposób właściwy zorganizowane, nie oznacza jednocześnie, iż one są potem we właściwy sposób realizowane. My też z pozycji ministerstwa zauważamy problem pewnych różnic w różnych częściach kraju, jeśli chodzi o organizowanie transportu zbiorowego. Tu dziś skupiliśmy się na transporcie drogowym, bo nie mówimy tu o transporcie kolejowym. A to w zasadzie jest bardziej zadanie ministra i jest precyzyjniej opisane. Jednak trzeba sobie wyraźnie powiedzieć, że te zmiany spowodowały taką sytuację, gdzie mamy do czynienia – to też trzeba opisać i ja tu składam pewną deklarację – z pewnym wykluczeniem komunikacyjnych niektórych części kraju. Przy takiej organizacji transportu kolejowego i przy takiej organizacji transportu drogowego (przewozu osób) dochodzi do sytuacji, na jaką państwo zwracacie uwagę. O tyle zgadzam się z podejściem Izby do tego problemu, że jeżeli będziemy kontynuować model, w którym w zasadzie nie ma pełnego nadzoru – bo te przepisy tak to określają – to wtedy będziemy w stanie we właściwy sposób odpowiadać za funkcjonowanie komunikacji publicznej w naszym kraju. To na pewno jest naszym obowiązkiem.

Chcemy przygotować raport, który oceni całość tych kwestii związanych z transportem zbiorowym. Na podstawie wyników tego raportu będziemy proponowali pewne zmiany w tym obszarze. Wydaje się, że konieczne będzie zwiększenie kompetencji gospodarzy województw (czyli marszałków) i jasne określenie ich odpowiedzialności za funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w granicach województw.

Jeżeli chodzi o nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, to taką propozycję resort przedstawi po generalnym raporcie, który określi stan w tym obszarze.

Odnosząc się do wniosków, które tu państwo przedstawiliście. Generalnie branża transportowa – nie tylko, jeżeli chodzi o przewóz osób, ale i rzeczy – skupia się na wnio-

skach: żeby nie było akcyzy i żeby nie było obciążeń w postaci podatków, które nakładają gminy, czyli podatku od środków transportowych. To są oczywiście rozwiązania dla branży najprostsze. Natomiast z punktu widzenia zadań, które my realizujemy, w zasadzie są one niemożliwe do wykonania. To od razu jasno i czytelnie chcę powiedzieć.

Generalnie, jeżeli chodzi o branżę transportową, są potrzebne działania w różnych obszarach. Taki wysiłek podjęliśmy, m.in. w związku z działaniami, które po części dotyczyły embarga (ten problem nie był dzisiaj poruszany). Resort wystąpił do pani premier o powołanie komisji międzyresortowej, która będzie zajmowała się problematyką transportową. Ten problem, o którym tu mówimy, też mieści się w tym obszarze. Jest to czas, w którym takie działania należy podjąć. Wszystkie rozwiązania, które będziemy proponowali, oczywiście będziemy państwu przedstawiać. Mam nadzieję, że uzyskają akceptację branży. I, panie przewodniczący, na ten moment to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi i jeszcze raz dziękuję panu prezesowi Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, panu Zdzisławowi Szczerbaciukowi.

Wysokie Komisje, mamy prezentację ze strony społecznej, mamy także wstępne odniesienie się do poruszanej problematyki przez pana ministra. A zatem otwieram dyskusję. Bardzo proszę, w pierwszej kolejności zgłosił się pan Tadeusz Jarmuziewicz. Proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chyba nie dziwicie się, że chcę zabrać głos w tym punkcie. Bo to przed laty ja miałem ten przywilej wprowadzać tę ustawę do polskiego biegu legislacyjnego. Jeżeli chodzi o raport pana Szczerbaciuka i izby gospodarczej, którą reprezentuje, zawsze sobie ceniłem te materiały, które są autentycznie oparte na rzetelności i monitorowaniu rynku. To nie są dane z sufitu czy z kapelusza, tylko to jest fotografowanie rynku i tego, co się na rynku dzieje.

Powiem państwu najpierw o moich obserwacjach, jako ten, który jest i był blisko samorządów. Otóż, ja nie słyszę, żeby nie byli wożeni ludzie. Nie ma takiego zjawiska, że ktoś tam nie jest przewożony. W związku z tym, iż wypadałoby się odnieść do tego, co mówił pan prezes Szczerbaciuk, wniosek jest taki, że samorządowcy chyba nie bardzo chcą tej ustawy. Bo skoro się nie stosują do jej wymogów, skoro nie raportują , nie realizują elementarnych obowiązków, które wynikają z tej ustawy, to znaczy, że z użyciem innych ustaw dają sobie radę. Podejrzewam, że nawet nie wprowadzając tej ustawy byłoby pewnie podobnie. Taką odważną tezę pozwolę sobie wygłosić.

Pamiętam, że w czasie gdy wprowadzaliśmy tą ustawę, nad dwiema sprawami łamaliśmy sobie głowę. Pierwsza rzecz – prawo wyłączności. I tu patrzę na tych, którzy wtedy pracowali przy tej ustawie. Bo na ile silna będzie legitymacja samorządowca do zawierania umowy z potencjalnym podmiotem przewożącym, który wie, że przed nim 5 minut wcześniej ktoś przejedzie tą trasą i mu pozamiata na drodze najlepszych pasażerów? Z drugiej strony jest odpowiedzialność samorządowca za wykluczenie społeczne. Bo jeśli z Opola do Kluczborka jedzie gość i zbiera najlepszej kąski przy drodze nr 45, to nie skręci do jednej czy drugiej wsi, żeby zabrać stamtąd pasażerów. W związku tym tam nigdy autobus nie przyjedzie. I to jest wykluczenie społeczne.

Przy bardzo twardym stanowisku Ministra Finansów, który jednoznacznie opowiedział się za tym, że ma nie być prawa wyłączności – mamy ustawę taką, jaka jest. Myślę, że to, co mówił pan prezes Szczerbaciuk, w dużej części wynika ze stosunkowo słabej pozycji samorządowca. Tu patrzę na pana ministra – bo jeśli pan minister mówił, że mielibyśmy sięgnąć do nowelizacji tej ustawy i zastanowić się co jest w niej słabego, to – panie ministrze – sugerowałbym wrócić do rozmowy na temat prawa wyłączności i wzmocnienia pozycji zamawiającego. Chodzi o to, żeby on, kiedy siedzi przy stole z tym, który chce wozić ludzi, był trochę silniejszy.

Druga rzecz integralnie z tym związana – tu patrzę na przewodniczącego Żmijana – którą chcieliśmy wtedy osiągnąć, to ucywilizowanie relacji pomiędzy przewoźnikami na drodze. Mówię o tym, że jeden jeździ i zabiera najlepsze kąski, czy śmietanę, a drugi

chude mleko. Tego chyba też nie osiągnęliśmy. Tu znowu patrzę na swój rynek opolski i na barbarzyńską walkę pomiędzy przewoźnikami. Może jest mały postęp – jak państwo wiecie od półtora roku tak blisko tego nie monitoruję – ale mimo wszystko tu jest jeszcze wiele do zrobienia.

Odnośnie do tego, co powiedział pan minister o regulatorze. Panie ministrze, jest regulator, który nie chce się odnieść – UOKiK. Jest UOKiK, który w tej sytuacji, kiedy nie ma regulatora do branży, powinien pełnić te funkcje. I wiem, że samorządowcy składali różnego rodzaju pisma do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, gdzie wytykali patologiczne praktyki na rynku, i UOKiK chyba nie dał sobie z tym rady. Tak mi się wydaje. Chyba go to przerosło. Jest to zjawisko zupełnie inne niż w przewozach kolejowych. Pan minister wspomniał, że tam jest trzydzieści kilka podmiotów. Natomiast tutaj mamy przecinek o dwa miejsca nie w tym miejscu, bo jest 3,5 tysiąca. W związku z tym zapanowanie nad takim rynkiem, to są zupełnie inne zjawiska.

Jeżeli chodzi o branżę, to myślę że nie to jest postulatem branży, aby jeden i drugi podatek nie był płacony. Myślę, że cywilizowanie i wprowadzenie zdrowej konkurencji na rynku, to główna troska całej branży. Ja to tak postrzegam. Natomiast wrócę jeszcze do tego, co powiedział pan minister. Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Ja słucham.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Miałem taką nadzieję, ale chciałem nawiązać kontakt wzrokowy. Dziękuję. Sugeruję jeszcze raz, że jedną z głównych słabości tej ustawy jest słaba pozycja zamawiającego. Zamawiający nie jest w stanie wyegzekwować takiej jakości usługi od tego, któremu zleca, ze względu na to, że obok będą jeździli ci, którzy nie mają umowy z zamawiającym. W związku z tym pozycja zamawiających jest nie taka, jak myśmy oczekiwali w projekcie ustawy. Myślę, że na etapie projektu chcieliśmy czegoś innego. I to tyle. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Jak zawsze.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Panie pośle, pan też brał w tym udział, więc nie ma pan legitymacji, żeby protestować.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Myślę, że zasadniczo różniliśmy się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo dobrze, że ta dzisiejsza dyskusja jest na temat transportu drogowego, ale przy tej okazji dobrze byłoby, abyśmy mieli po drugiej stronie na szali transport kolejowy. Rozpatrując jeden i drugi można byłoby w jakimś stopniu wyciągnąć wnioski i kierunki dalszego rozwoju. Myślę, że z wieloma sprawami tu poruszanymi mogę się zgodzić, ale nie do samego końca. Oczywiście tam, gdzie dojedzie autobus, tam nie dojedzie pociąg i tam rzeczywiście ingerencja państwa, samorządu powinna również w dużym stopniu funkcjonować.

Natomiast nie zgodzę się z takimi sprawami, że transport drogowy ma być dofinansowany w tak dużym stopniu. Bo kolej ma również swoje zalety i to trzeba wziąć pod uwagę. Poza tym nie zgadzam się z tym, że transport drogowy nie jest dofinansowywany. Panie prezesie, budowa dróg, remonty, utrzymanie zimowe, to co to jest? To jest dofinansowanie. To utrzymanie możliwości tego całego przewozu i działalności transportu drogowego. Zatem nie jest tak, że państwo nie dofinansowuje. Bo z drugiej strony, gdybyśmy wzięli na szalę kolej, to kolejarze od razu by powiedzieli jak duże nakłady idą na budowę dróg, na całą tą infrastrukturę. A ile idzie na kolej? Ci kolejarze mają również dużo racji w tym, że kolej nie jest dofinansowana. W kontekście dzisiejszego spojrzenia na kolej i transport drogowy, uważam że transport drogowy jest w znacznym stopniu dofinansowany poprzez budowę dróg, remonty itd. Natomiast kolej (przewozy

pasażerskie) pozostawiona jest sama sobie i nie jest tak, jak powinno być. Bo gdybyśmy porównali ile kosztuje przewóz osoby tu i tu, to mielibyśmy dopiero prawdziwy obraz. Dlatego takie porównanie transportu kolejowego i transportu drogowego powinniśmy mieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Tak tylko z obowiązku chcę poinformować Wysokie Komisje, że transport kolejowy, do którego nawiązywał pan poseł Wojtkiewicz, w informacji jest poruszony. Jest na ten temat mowa. Wydaje się aż niemożliwe, żeby tak dociekliwy poseł, jakim jest poseł Michał Wojtkiewicz, nie zwrócił na to uwagi.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Tak, ale w tym momencie, w tym kontekście: transport drogowy – transport kolejowy, powinno się uzupełnić o to, jakie to są koszty jednej i drugiej strony. Dopiero wtedy byłoby porównanie. Bo nie można tylko mówić, że przewóz drogowy jest tak biedny i tak potrzebuje interwencji państwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. Państwo otrzymaliście informację, w której opisano dokładnie ten problem z punktu widzenia analizy obowiązujących aktów prawnych. I to w obszarze transportu drogowego, jak i w obszarze transportu kolejowego. I tę wiedzę państwo posiadacie. Natomiast moja wypowiedź jakby po części prowokuje do dyskusji. To znaczy, mam nadzieję, że prowokuje do dyskusji, bo możemy na sucho zamknąć ten problem i powiedzieć, że w zasadzie sprawa jest jasna, przepisy to regulują polskie i europejskie i wiadomo, co ma być od 1 stycznia 2017 r. No i mamy wtedy sprawę z głowy.

Jednak problem jest. Wielość firm funkcjonujących w obszarze transportu drogowego przewozu osób i jakość usług świadczonych przez te firmy – to jest problem. Bo jak popatrzymy na ten problem z punktu widzenia pasażera, to powinno nam się zaświecić zielone światełko i powinniśmy sobie zadać pytanie o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, dlaczego tak jest, ile tych wypadków było z udziałem pojazdów, które przewoziły osoby. Dlatego mówiłem o takim centralnym podejściu do tej problematyki, bo jest też taka refleksja – czy nie nazbyt łatwo na ten rynek wchodzą firmy, które później funkcjonują w oparciu o pojazdy odbiegające od wymagań, jakie chcielibyśmy im stawiać. Jak to wygląda?

Temat jest oczywiście czuły, bo to się wiąże z zatrudnieniem, z funkcjonowaniem wielu firm. Natomiast przychodzi, według nas, taki czas, kiedy wyraźnie trzeba zdecydować – czy będziemy stawiali większe wymagania, czy będziemy mówili o standardach w tym obszarze. A jeżeli mówimy o standardach, to oczywiście trzeba też pomyśleć o drugiej stronie, czyli – co w zamian dla tych, którzy te standardy podniosą? Myślę, że wymaga to też spojrzenia w taki sposób, że nie tylko gmina, powiat, starostwo, województwo ma ten problem rozwiązać, ale my też. Dlatego o tym mówiłem.

I to nie jest tylko tak – odnosząc się do wypowiedzi mojego poprzednika na tym stanowisku – że wystarczy opisać kompetencje zamawiającego. Według mnie to jest problem szerszy. Bo tu jasno trzeba powiedzieć, że w momencie, kiedy weszła reforma samorządowa, to władza centralna jakby poprzez określone zapisy trochę dała sobie spokój z tym, co się dzieje na poziomie gminy, powiatu i województwa, uważając, że skoro mamy taki podział, to jest odpowiedzialność innej administracji. Ja myślę, że to jest odpowiedzialność nas wszystkich. Bo to, co się dzieje w tym obszarze, ma potężny wpływ na to, że sami dyskutujemy analizując raporty o bezpieczeństwie, ilości zabitych i innych wydarzeniach. I właśnie na to chciałbym zwrócić uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy… ale widzę, że jest zajęty. Tak, już? Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Wysokie Komisje, szanowni państwo. Otóż, miałem takie doświadczenie, że w pewnym momencie też byłem takim regulatorem, o którym tutaj się tak dużo mówi. Mianowicie, pełniąc funkcję zastępcy prezydenta Olsztyna, odpowiadałem za ten zakres prac. Z tym, że wtedy nie było tej ustawy, o której dzisiaj rozmawiamy. Ona jeszcze nie obowiązywała. Natomiast ta regulacja była dokonywana.

Problemy, o których wówczas mówiliśmy, pod rządami ustawy z 2010 r. nie zniknęły. Są dokładnie takie same, jak kilka lat temu. Główny problem, który pamiętam z tamtych czasów, to sprawa nieuczciwej konkurencji ze strony przewoźników, którzy nie potrafili się porozumieć co do zasad ustalania rozkładów jazdy. Tutaj pozycja regulatora w skali zatwierdzania rozkładów jazdy z jednej strony była bardzo mocna, bo mógł zatwierdzić, bądź nie, mógł przyjąć, albo nie. Natomiast wielokrotnie w tych sprawach były orzeczenia, sprawy decyzji wędrowały do SKO, były odwołania, sprawy trafiały do sądów: kto miał prawo zmieniać rozkład jazdy, kto nie miał itd., itd. Okazuje się, że tu jest bardzo poważna słabość prawna, z którą ta ustawa na pewno sobie nie poradziła. Bo ten problem jest nadal nierozwiązany.

Przypominam sobie taką historię, że po kilku burzliwych rozmowach z przewoźnikami, na których każdy udowadniał swoje racje, iż jego rozkład jazdy jest najlepszy i powinien być zatwierdzony, powiedziałem: panowie, daję wam 3 dni, jak się nie dogadacie, to zrobię tak, jak uważam i nie będę na nic patrzył. To poskutkowało mniej więcej na pół roku. Potem problemy znowu się zaczęły.

Tak więc, to na pewno jest bardzo ważny brak w tej ustawie. Bo z jednej strony samorząd został wyposażony teoretycznie w narzędzia, a z drugiej strony nie chce się tym zajmować. Bo żeby przeprowadzić prawdziwą regulację, to musiałby po pierwsze mieć narzędzie do sprawdzania czy nie ma w tym zakresie nieuczciwej konkurencji. Tu musi ktoś kontrolować: kto przyjeżdża, kto nie przyjeżdża, czy ktoś jeździ zgodnie z rozkładem jazdy itd. Teoretycznie te służby są, ale one są słabe. Żeby to było skuteczne, musiałby to być bardzo rozbudowane. A wtedy jest pytanie – czy skórka warta wyprawki? Czy koszty ponoszenia regulacji są rzeczywiście adekwatne do skutków, które ona przynosi?

Druga sprawa, która też musi być brana pod uwagę, to wycofywanie się przewoźników ze znacznych obszarów i tworzenie się obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Ta sprawa jest zresztą poruszona w informacji. To rzeczywiście jest ogromny problem, szczególnie na Warmii i Mazurach, bo mała u nas gęstość zaludnienia powoduje, że tych klientów jest po prostu fizycznie niewielu i opłacalność kursów jest bardzo niska. W efekcie jest tylko kilka linii, na których toczy się bezwzględna walka konkurencyjna, często nieuczciwa. Z drugiej strony są obszary, z których komunikacja publiczna się wycofuje.

I wreszcie trzecia sprawa, która musi być rozwiązana, o czym wyraźnie jest wspomniane w raporcie, gdzie czytamy: „Największy niepokój musi budzić fakt, że brak aktywności jednostek samorządu terytorialnego w zakresie przejmowania funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej spowoduje pozbawienie obywateli możliwości realizacji ich uprawnień do przyznanych im w ustawach ulg". A więc, wszystkie te wykresy, które tu były pokazane, niestety stracą dramatycznie na aktualności. Będzie po prostu zupełnie inaczej. Pieniądze, które powinny trafiać do obywateli za pośrednictwem przewoźników, po prostu do obywateli nie trafią. Koszty dramatycznie wzrosną, a dostępność komunikacyjna i spójność komunikacyjna kraju dramatycznie się obniży. I to są te trzy problemy, którymi musimy się zająć, jeżeli te negatywne tendencje, które dzisiaj są obserwowane, mają się nie powiększać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam panie przewodniczący, teraz pan poseł Rzońca.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł przewodniczący zrezygnował?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, nie. Jeśli pan pozwoli, to ja będę kolejnym mówcą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To coś nowego. Zdaje się, że regulamin pracy Sejmu znam. To ponoć przewodniczący organizuje i prowadzi prace Komisji. Panie przewodniczący…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dobrze, panie przewodniczący. Skorzystam z prawa głosu. Rozumiem…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, udzieliłem panu głosu. Chyba, że pan rezygnuje z tego głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Nie, nie rezygnuję. Zaś odpowiadając jednemu z kolegów z Klubu Platformy Obywatelskiej, informuję posła Andrzeja, że posłowie z Prawa i Sprawiedliwości, w odróżnieniu od posłów z Platformy, nie posiłkują się tzw. przekazem dnia, jeśli chodzi o wystąpienia na posiedzeniach Komisji. Nasze wystąpienia na posiedzeniach Komisji są autentycznie autonomiczne. Tak, żeby sprawa była jasna.

Głosy z sali:

Autentyczne?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Autonomiczne. Panie ministrze, jeżeli ma być bliżej, to odniosę się do pańskiej wypowiedzi, bo traktuję ją nie tylko jako wystąpienie posła na Sejm, ale jako wystąpienie członka rządu. Bo tak pana cały czas traktuję, gdyż w tej perspektywie czasowej, którą mam zaszczyt, przyjemność – choć czasami, niestety, i inne odczucia temu towarzyszą – obserwować, to pan jest dalej reprezentantem tego rządu. Rządu, który m.in. zaproponował te rozwiązania, o których dzisiaj mówimy.

Odnoszę wrażenie, panie ministrze, że jest pan bardzo zdziwiony, iż mamy do czynienia z taką sytuacją, że przewoźnicy realizujący przewozy w zbiorowym transporcie drogowym stoją przed wieloma pytaniami, a praktycznie części z nich zagląda w oczy widmo likwidacji. Bo takie widmo likwidacji musi im zaglądać ze względu na to, że nierówne traktowanie podmiotów wcześniej czy później doprowadzi do tego, że część tych przewoźników po prostu musiała zakończyć swoją działalność.

Kiedy pan, panie ministrze, mówi o tym, że dzieje się coś dziwnego i niezrozumiałego, że te instytucje czy te podmioty, którym jest dedykowana ustawa, nie reagują, nie podejmują działań, to ja kompletnie nie rozumiem tego stanu rzeczy i takiego stanowiska państwa. Odnoszę wrażenie, że projekt tej ustawy przygotował ktoś nieznany wam z imienia i z nazwiska, konsultował ktoś, na kogo można ponarzekać, procedował nad nią ktoś i wreszcie przyjął ją Sejm Rzeczypospolitej. I okazuje się, że po czterech latach mamy olbrzymi kłopot, a za dwa lata będziemy mieli jeszcze większy. I tak naprawdę nie widać wyjścia z tej sytuacji. Zresztą taką samą opinię dedykuję obecnemu tu przedstawicielowi rządu, panu ministrowi Rynasiewiczowi, bo kontynuujecie państwo tą działalność w ramach resortu infrastruktury, którą wcześniej realizował pan minister Jarmuziewicz.

Szanowni panowie ministrowie, zacni przedstawiciele tego rządu. Najbardziej boli to, że w waszych wystąpieniach nie słychać żadnych akcentów – przynajmniej ja nie odbieram żadnych takich informacji – czy cokolwiek w tej sprawie się zmieni. Czy nadal obowiązuje zasada: tak naprawdę nic się nie stało? Zaczekamy więc jeszcze rok, półtora roku, a może dwa i może sprawy rozwiążą się same? Zgodnie z zasadą, którą ten rząd przyjmuje: najważniejsze rzeczy rozwiązują się same. A to, że przy okazji polegnie kilkaset firm, tysiące ludzi pójdzie na bruk, to jakby już naturalna kolej rzeczy, no i cóż – takie zjawiska w przyrodzie.

Panie ministrze, kieruję do pana pytanie – jaką macie państwo propozycję dla setek tysięcy osób, szczególnie uczniów szkół podstawowych, średnich, którym powinny przysługiwać zniżki za przewóz publicznym transportem zbiorowym poza dużymi aglomeracjami? Ci uczniowie, studenci będą musieli ponosić pełne koszty tych przejazdów.

Konkretne pytanie do rządu – czy państwo macie jakikolwiek pomysł, czy państwo proponujecie… Przepraszam bardzo, może kolega mi trochę mniej „pomagać”?

Przepraszam bardzo. Czy państwo macie konkretną propozycję, jak zmienić tą sytuację? Czy państwo macie konkretną propozycję dla firm, które nie będą miały podpisanej umowy na podmiot wykonujący usługę o charakterze użyteczności publicznej? Co stanie się z tymi firmami? Czy państwo zbadaliście, jaka to jest skala zjawiska? Ile firm, które wnoszą podatki do budżetu państwa, do budżetu samorządu, zniknie z przestrzeni gospodarczej? Czy państwo już staraliście się ocenić skalę tego zjawiska? Ja odnoszę wrażenie, że nie. Bo gdyby było inaczej, to dzisiaj rozmawialibyśmy w zupełnie innym wymiarze i w zupełnie innym tonie. Nie słyszałbym głosów bagatelizujących problem. Te słowa kieruję pod adresem jednego z kolegów posłów, po raz kolejny. Bo w moim odczuciu pan minister deprecjonował i pauperyzował ten problem. Uznając, że w zasadzie jest ustawa, którą dedykowano samorządom, samorządy tego nie chcą, nie wykonują swoich zadań. I co? I nic. I w zasadzie zakończymy posiedzenie Komisji i rozejdziemy się z taką oto konkluzją i wnioskiem, że nie da się nic zrobić.

Panie ministrze, mam konkretne pytanie o setki tysięcy uczniów, osób uprawnionych do korzystania ze zniżek. Konkretne pytanie – jak zabezpieczymy wybór podmiotu, który zostanie wybrany jako ten, który realizuje usługi o charakterze użyteczności publicznej? Jak zagwarantujemy wybór, że będzie to wybór rzetelny, a nie odnoszący się do jakiś innych powiązań typu moja firma, więc dam jej zlecenie – *vide* samorząd gminy, *vide* urząd marszałkowski, *vide* relacje między samorządami a podmiotami, które są albo własnością samorządów, albo mają jakieś inne relacje? Bo przecież to te firmy zdominują i zmonopolizują rynek.

Zastanawiam się, jak to jest – kieruję tu pytanie do pana posła Jarmuziewicza, do pana ministra Grabarczyka, do wszystkich ministrów poprzedniego rządu – że państwo nie przewidzieliście tej sytuacji, skoro na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu miesięcy już pojawiały się informacje, że są konkretne zagrożenia? Dlaczego rząd poprzedniej kadencji i obecnej kadencji nie przygotował żadnego antidotum na zagrożenia, które prawdopodobnie – bo tak czytamy w różnych opiniach – doprowadzą do upadłości części firm, a na pewno do załamania rynku przewozów na liniach, na których nie będą jeździli potentaci. Bo nie będzie jeździł Polski BUS do miejscowości zamieszkałej przez 500 mieszkańców, która oddalona jest 20 km od metropolii. A przecież stamtąd ludzie muszą dojechać do pracy, do szkół, na uczelnię.

Ja bardzo proszę i apeluję do państwa – zwłaszcza do pana ministra Rynasiewicza – do przedstawicieli strony rządowej, aby bardzo poważnie potraktować ten problem. Ja wiem, że jest mało czasu, ale proszę poważnie potraktować ten problem, żeby dzisiejsze posiedzenie Komisji nie było kolejnym z cyklu zaplanowanych, kolejnym, które kończy jakby debatę, jakiś etap debaty nad problemem przewozów publicznych w zbiorowym transporcie samochodowym.

Dzisiaj nikt nie odniósł się do kwestii pobierania e-myta za przejazdy w odległości do 50 czy 100 km. To e-myto bardzo podniosło koszty przejazdu, a zwłaszcza koszty tych, którzy stale korzystają z publicznego transportu zbiorowego. Ocenia się, że na trasie do 30 km jest to około 15-20% zwyżki kosztów jednorazowego przejazdu. Dzisiaj strona rządowa w dalszym ciągu nie odnosi się do propozycji i projektów, które dedykowane był praktycznie do najuboższej części społeczeństwa, która nie korzysta z własnych samochodów. Dedykowane były tym, którzy powinni uczestniczyć w opłatach za przejazd drogami publicznymi na równi z kierowcami samochodów osobowych, z właścicielami samochodów, którzy korzystają z własnych środków transportu, bo ich po prostu na to stać. I oni nie płacą opłat drogowych tytułem e-myta. Państwo wprowadziliście zasadę, że płacą e-myto najbiedniejsi, czyli ci, którzy dojeżdżają publicznym zbiorowym transportem samochodowym. Dzisiaj nikt o tym nie powiedział i dzisiaj nie słyszymy żadnego odniesienia do tej kwestii. A ona jest niezwykle ważna, bo jeszcze raz powtarzam – w budżetach domowych ludzi niezamożnych jest to bardzo wysoka pozycja, jeżeli chodzi o codzienne czy miesięczne koszty funkcjonowania rodziny.

Mnożyłbym tutaj jeszcze wątpliwości, mnożyłbym tu też pytania. Na przykład kwestia braku koordynacji rozkładów jazdy. To jest też olbrzymi problem, który wydaje się być poza zasięgiem strony rządowej.

Panie ministrze, wiemy o pana wrażliwości na sprawy związane z infrastrukturą, z transportem, bo znamy pana od wielu lat. Wydaje się, że przyszedł taki moment, kiedy trzeba powiedzieć jasno i wyraźnie – zmiana w przestrzeni prawnej jest konieczna, a zwłaszcza w tej ustawie. Jeżeli nie jest w stanie zrobić tego strona rządowa, to na pewno jest w stanie to zrobić sejmowa Komisja Infrastruktury albo dwie komisje sejmowe: Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisja Infrastruktury. Uważam, że takie decyzje powinny zapaść i takie procesy powinny być przeprowadzone niebawem. W innym przypadku zasłużycie państwo w 100% na miano grabarzy zbiorowego publicznego transportu samochodowego w Polsce, a przynajmniej jego części. Zasłużycie państwo w pełni na takie określenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Za chwilę oddam głos panu ministrowi w trybie… Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adamczyk chyba się nie zorientował, że jest po wyborach samorządowych – większość tak uważa, że jest po. Natomiast to była tyrada na miarę kampanii wyborczej.

Pan minister Rynasiewicz w czasie wystąpienia po prezesie Szczerbaciuku mówił o tym, że konieczne jest monitorowanie ustawy i że trzeba się przyjrzeć niektórym zapisom. W związku z tym – tu chyba nawet padło nawet słowo marzec – w marcu czy kwietniu pojawią się efekty tego monitoringu. Ja mówiłem w czasie swojego wystąpienia na co, według mojej obserwacji, wypadałoby zwrócić uwagę, co w tej ustawie jest nie tak.

Panie pośle Adamczyk, jest pan jedną z ostatnich osób, którym wolno w ten sposób mówić. Siedział pan na sali w czasie bardzo długich posiedzeń – bo praca nad tą ustawą bardzo długo trwała. Pan siedział między innymi posłami. Pan pamięta, że my w poczuciu niepewności zakończyliśmy pracę nad tą ustawą, wiedząc, że idziemy na potężny eksperyment i że będziemy ją monitorowali. Wtedy obiecaliśmy sobie, że będziemy sprawdzali jak ona wchodzi w rynek. Bo nie wiedzieliśmy, jakie będą efekty. Bo niektóre rzeczy w polityce są niemierzalne. My, zastanawiając się na tym jak to będzie wyglądało, powiedzieliśmy sobie: dobra, co jakiś czas będziemy się przyglądali, jak ta ustawa działa. I pan też podniósł rękę za tą ustawą w poczuciu, że dajemy jakieś narzędzie samorządowcom. Jeżeli dzisiaj to słabo działa, to trzeba się przychylić do tego, co mówi strona rządowa, minister Rynasiewicz – po prostu trzeba to zmonitorować. I mieć odwagę cywilną i polityczną do tego, że jeśli coś nie działa, to zdefiniować co i próbować to zmienić.

Natomiast jedyną rzecz, którą zapamiętałem z pańskiej wypowiedzi, to że bardzo by chciał kolejnej grupie społecznej udzielić ulg. Nie do końca zrozumiałem o co panu chodzi, ale słowo ulgi zapamiętałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tytułem sprostowania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę bardzo, tytułem sprostowania.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. W odróżnieniu od pana posła Jarmuziewicza ja dzielę sobie moją działalność parlamentarną na tę, która rozpoczyna się od czasu ślubowania do zakończenia kadencji. Pan poseł Jarmuziewicz od przed wyborów do po wyborach. Tym się różnimy, panie ministrze. Tak to po prostu jest i zapewne tak zostanie.

Co się zaś tyczy kwestii związanej z kolejną ulgą – to nie jest ulga. Ja przez 4 lata starałem się panu to wytłumaczyć. Widzę, że bezskutecznie. Będę nad tym pracował, żeby pan to zrozumiał. Obiecuję to panu.

Poseł Tadeusz Jarmuziewicz (PO):

Proszę nie upadać w nadziei.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Ja tylko jedno zdanie. Chcę poinformować Wysokie Komisje, że dzisiejsze posiedzenie nie wynika z tego, że chcemy odfajkować kolejny punkt naszego planu pracy. My chcemy po prostu przeprowadzić merytoryczną dyskusję. Do tej pory całkiem przyzwoicie ten cel – w mojej ocenie – osiągamy, mimo pewnych polemik. Bardzo proszę, pan minister Rynasiewicz.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. Ja tylko kilka zdań. Po pierwsze, mówiąc o problemach nadal mam taką opinię, że jestem w gronie osób, które od dawna się tą problematyką zajmują i nie musimy powtarzać pewnych faktów, które są zawarte w materiale. Dlatego jak gdyby przeszedłem w swojej wypowiedzi od razu do tych kwestii, które są zauważalne i są problemowe. Przy takiej liczbie firm państwowych funkcjonujących w ramach Państwowej Komunikacji Samochodowej, ich prywatyzacji itd., musiały się pojawić problemy. I te problemy są. I te firmy są na różnym etapie – jak powiedziałem – swego funkcjonowania. I przy tych zmianach, które wprowadziliśmy w tej ustawie, też musiały się pojawić problemy. Przy zdecentralizowaniu odpowiedzialności i oddaniu tej odpowiedzialności poszczególnym samorządom musiały się pojawić problemy. I one są. One byłyby bez względu na to, kto i jak politycznie podchodziłby do oceny tych zmian. Tu ta polityczna ocena – uważam – nie jest wskazana. Ale oczywiście można w tym kierunku zmierzać.

Można było ten materiał i tak przygotować, iż można było przedstawić wszystkie osiągnięcia, które są na bazie tej ustawy. Mówiłem o tym zresztą w jednym zdaniu – myślę, że Izba to też potwierdza – mówiąc o komunikacji miejskiej, o transporcie zbiorowym w zakresie komunikacji miejskiej. Tu są potężne osiągnięcia. Tą ustawą daliśmy duże kompetencje samorządom miejskim, które z tego świetnie skorzystały. Są bardzo duże osiągnięcia w obszarze transportu kolejowego podmiejskiego w różnych częściach kraju. To nie tylko Koleje Mazowieckie, nie tylko SKM, czy inne. Tu są potężne osiągnięcia. Ta ustawa na to pozwoliła. Dała taką szansę, takie możliwości, jak np. budowania montaży finansowych, jeśli chodzi o wymianę taboru.

Tu od razu uderzyliśmy jakby w problem, bo prezentacja pana prezesa uderzyła tam, gdzie działamy najgorzej. To trzeba jasno powiedzieć. Tu jest najgorzej z punktu widzenia kondycji firm, które działają w tym obszarze, z punktu widzenia interesów pasażera (może nawet od tego powinienem zacząć), gdzie ta oferta często jest jakości wątpliwej. I jest to problem. Taka jest ocena tej ustawy, że jest to niebezpieczeństwo, które od dawna jest opisywane, czyli ten rok 2017. I dlatego trzeba podejść do tego kompleksowo.

Powiedziałem, że nie ma tu regulatora nie dlatego, że bardzo bym tego chciał. Tylko jako element usprawiedliwienia naszych działań resortu. Zebranie pełnych informacji, spisanie tych informacji, stworzenie takiej „białej księgi" tego transportu zbiorowego i pokazanie elementów, które możemy usprawnić i na nowo zapisać, też wymaga określonej pracy ze względu na tą deregulację, którą w tym obszarze zrobiliśmy. Prosiłbym, aby patrzeć na ten problem w ten sposób. Bo wtedy mamy całościowy obraz i mamy sytuację taką, gdzie – według mnie – i Komisja, która się tą ustawą zajmowała, i resort, który ten projekt przedstawił, mimo wszystko mogą mówić o sukcesie. Co nie znaczy, że wszystkie oceny krytyczne powinniśmy wyrzucić do kosza – mówię tu o ocenie pana przewodniczącego Adamczyka – ale powinniśmy się zastanowić nad tym, jakie są elementy najsłabsze w całym funkcjonowaniu tego, co wiąże się z transportem zbiorowym.

Jeżeli chodzi o te elementy dotyczące ulg. Tu akurat się zgodzę z wypowiedzią mojego poprzednika, że jedyną zmianą, jaką zaproponował pan przewodniczący, to było inne podejście do ulg, czyli zwiększenie kwot, które budżet państwa powinien zabezpieczyć

na tę sprawę. Oczywiście zawsze można ten system rozbudowywać. Zresztą toczą się prace nad takim projektem ustawy, państwo w tym też uczestniczycie, bo jest to projekt poselski. Ta dyskusja pewnie będzie zawsze, bo to jest najprostsze rozwiązanie. Natomiast to nie tu tkwi problem. Bo nigdy nie będzie takiej wysokości dotacji w ten obszar, żeby branża połknęła to i miała się dobrze. No, nigdy tak nie będzie, prawda? Tak więc, nie łudźmy się tym, że w ten sposób rozwiążemy tą sprawę. Sprawę można rozwiązać patrząc na ten problem całościowo. Ja myślę, że wcale nie jesteśmy opóźnieni i te elementy, na które państwo zwracacie uwagę, jesteśmy w stanie ocenić i wyciągnąć z tego właściwe wnioski. Tak, jak np. jeśli chodzi o szkolenie zawodowych kierowców. O tym cała branża stale mówi, że ten problem trzeba rozwiązać. Tak, trzeba go rozwiązać. I my tu też proponujemy właściwe rozwiązanie, żeby wreszcie ta kwestia została raz na zawsze załatwiona. Bo czas, kiedy szkolono kierowców w wojsku już się skończył. Trzeba szkolić ich gdzie indziej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Piotr Król. Pan poseł Rzońca jest zapisany, za chwilę będzie mógł zabrać głos.

Poseł Piotr Król (PiS):

Czy mogę panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Teraz pan poseł Król, bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dwie kwestie regionalne dotyczące ustawy o publicznym transporcie drogowym, a następnie chciałbym prosić pana ministra o odpowiedź dotyczącą dwóch kwestii generalnych.

Po pierwsze. W związku z tym, że niektóre przepisy ustawy mają charakter kroczący, np. w województwie kujawsko-pomorskim obserwujemy pewne zjawisko. Bo zgadzam się z przedmówcami, że na niektórych obszarach powstają białe plamy i dostęp mieszkańców do transportu jest coraz gorszy. Natomiast w kujawsko-pomorskim obserwujemy jeszcze dziwniejsze zjawisko, w związku z tym, że ustawa pozwala marszałkom województwa na dawanie własnej spółce czy własnemu podmiotowi transportowemu niektórych tras bez przetargu. W efekcie sytuacja jest dosyć dziwaczna. Mamy dość dobrze skomunikowaną część województwa kujawsko-pomorskiego, którą obsługuje bydgoski PKS. Część toruńsko-włocławską obsługuje spółka marszałka i spółka Arriva. Natomiast ja rozumiem, że intencją takiego zapisu było to, żeby marszałek miał takie narzędzie w przypadku, kiedy takie białe plamy będą występowały i będą problemy komunikacyjne. Jednak w tym przypadku mamy taką sytuację, że bydgoski PKS, czyli spółka pracownicza, która została… Teraz ja bym prosił, żeby mnie nie zagłuszać, ale chyba się nie da…

Bydgoski PKS, czyli spółka pracownicza, która realizuje *gros* kursów, ma stracić te połączenia, które realizuje, właśnie po to, żeby mogła je realizować bez przetargu spółka, która podlega marszałkowi. Wydaje się, że jest to kompletne wypaczenie tego zamysłu ustawy. Bardzo prosiłbym pana ministra o komentarz w tym zakresie – czy tutaj można się spodziewać jakieś działania? Bo, o ile uważam, że marszałkowie, samorządowcy powinni takie możliwości posiadać (szczególnie jeżeli mają zasoby w tym zakresie), to jednak sądzę, że przede wszystkim powinni oni wykorzystywać to narzędzie do tego, aby skomunikować obszary słabiej skomunikowane, albo w ogóle nieskomunikowane. Natomiast żeby zabierać coś z rynku i w to miejsce wprowadzać swoją spółkę, to jest to, w mojej ocenie, pomysł co najmniej dziwaczny. To jest pierwsza sprawa.

Druga dotyczy planów transportowych, o czym wspomniano przy prezentacji. Kujawsko-pomorskie taki plan przedstawiło (nomen omen w wakacje). Urząd marszałkowski dał 2 tygodnie na zgłaszanie uwag. Tu przyznam, że w tym roku właśnie tak spędziłem tydzień urlopu, że pisałem uwagi do tego planu transportowego. Tych uwag było na kilku stronach, bo trochę się transportem i logistyką w życiu zajmowałem. Następnie okazało się, że radni sejmiku kujawsko-pomorskiego zobaczyli tylko te uwagi, które

ja zgłosiłem (bo tak się szczęśliwie złożyło, że akurat w tym czasie zostałem posłem) natomiast z wszystkimi innymi zgłoszonymi uwagami można się było zapoznać po głosowaniu, w innym budynku. Jednym słowem – absurd. A żeby było jeszcze bardziej groteskowo, ten plan transportowy zakładał generalnie likwidację linii czy połączeń kolejowych po 2018 r. i zastąpienie ich również przez tę wspomnianą spółkę autobusową. W dodatku jeszcze na tej samej sesji sejmiku rozpatrywano złą sytuację spółki, która marszałkowi kujawsko-pomorskiemu podlega, w związku z czym on likwiduje kilka linii. Jednym słowem kompletny chaos tu się wkrada, szczególnie w zakresie wykorzystywania tego zapisu ustawy przez niektóre urzędy marszałkowskie. Stąd prosiłbym pana ministra o uwagi w tym zakresie.

Natomiast są też dwie kwestie generalne, które chciałbym dzisiaj poruszyć. I tu też prosiłbym pana ministra o odpowiedź, bo sprawa wydaje się wręcz niewiarygodna, a źródło jest dość rzetelne. Stąd chciałbym to publicznie skonsultować. Po pierwsze, na posiedzeniu Komisji Infrastruktury dotyczącym Przewozów Regionalnych padła informacja, że ta spółka ma być zasilona kwotą 150 mln zł – mimo, że to zadłużenie jest dużo wyższe. Lepsze jednak to, niż nic. Natomiast w tym kontekście chciałbym zapytać – czy prawdą jest, że roczny budżet Grupy PKP tylko na pijar i na reklamę wynosi 43 mln zł? Jeżeli to jest prawda, to nie ukrywam, że chciałbym uzyskać na piśmie potwierdzenie, że roczny budżet na pijar i reklamę Grupy PKP wynosi 43 mln zł, a zasilenie Przewozów Regionalnych, które są w katastrofalnej sytuacji, ma wynosić 150 mln zł.

Druga sprawa jest jeszcze bardziej porusząjąca. Otóż, wydawało mi się, że niedawno wyremontowano Dworzec Centralny w Warszawie – mam wrażenie patrząc na salę, że nie tylko mnie się tak wydawało. Tymczasem otrzymałem informację, że państwo zamierzacie w latach 2018-2022 zamknąć ten dworzec i wyłączyć go z ruchu dalekobieżnego, a cały ruch dalekobieżny skierować na Dworzec Gdański. Z takich bardzo pobieżnych wyliczeń wynika, że przez Dworzec Gdański dziennie będzie się musiało przemieszczać 50 tys. pasażerów. Chciałbym dowiedzieć się – jak państwo zamierzacie to zorganizować? Czy to jest prawda? A jeżeli tak, to kto jest autorem tej wiekopomnej koncepcji, w kontekście tego, że Dworzec Centralny był niedawno remontowany. Bardzo bym prosił o odpowiedź dzisiaj na posiedzeniu Komisji i na piśmie. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję panie przewodniczący. Szanowne Komisje, szanowni goście. Pamiętam dokładnie, panie pośle Jarmuziewicz, prace nad projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. I mimo, że głosowaliśmy za tą ustawą, to w trakcie prac nad nią zgłaszaliśmy bardzo dużo uwag i zastrzeżeń, które dzisiaj potwierdzają, że mieliśmy rację. Jednym z elementów tej ustawy, była kwestia tzw. przewozów wyłącznych czy tras wyłącznych, które dopuszcza rozporządzenie unijne nr 1370/2007, które szczególnie w zakresie przewozów kolejowych było tutaj dyskutowane. Myślę, że i przewoźnicy drogowi też chętnie by z tego skorzystali. Bo, niestety – mówił o tym dzisiaj pan prezes – nadal jest taka dzika konkurencja na tym rynku. Ona w dużej mierze wynika z braku właściwego nadzoru organów państwa, jak i samorządów, gdzie się toleruje, że przewozy są organizowane przez przewoźników okazjonalnych i takich, którzy nagminnie łamią ograniczenia prędkości w czasie jazdy – o czym dramatycznie się przekonujemy przy okazji wypadków drogowych. Często jest to wynikiem zatwierdzania samych planów przewozowych, gdyż z takiego planu już wynika, że przewoźnik musi łamać przepisy, bo inaczej nie będzie w stanie wykonać tych przewozów w ustalonym czasie.

Stąd pytam – jakie działania są tu przewidziane, jeśli chodzi o ministerstwo? Zwracam uwagę, że dopiero po 4 latach po raz pierwszy analizujemy ustawę. My już wtedy mówiliśmy, że trzeba ją monitorować na bieżąco, bo na etapie tworzenia ustawy było wiele wątpliwości. Dzięki Bogu mamy już 2014 r. i teraz, po czterech latach, stwierdzamy, że trzeba ją monitorować do marca 2015 r. A może jeszcze ze dwa lata trzeba poczekać, skoro cztery lata nie wystarczyły i nie macie dzisiaj wystarczającej analizy? Może poczekajmy jeszcze rok, bo przecież nic się nie stanie? Uważam, że tutaj jest ewidentne

zaniedbanie po stronie ministerstwa, że nie ma już wypracowanych, konkretnych ustaleń wynikających z monitorowania tej ustawy. Bo wiemy, że przerzucenie wszystkiego na samorządy nie zdało egzaminu. Nie udało się uzyskać jakby logistyki, centrów transportowych, centrów przesiadkowych. To nie funkcjonuje we właściwy sposób. Nagminne jest – czego mogę na Pomorzu i w swoim mieście w Tczewie doświadczyć – że pracownicy kończą zmianę o godzinie 22-ej, a pociąg odjeżdża o godzinie 21.50. I tu żadne prośby ze strony przewoźnika miejskiego nie pomagają, bo oni robią swoje i ich nie interesuje, kiedy kto kończy pracę. A przewoźnik miejski też nie będzie się dostosowywał do kolei, ale do własnych potrzeb. I w tym zakresie to kompletnie nie funkcjonuje.

Już nie mówię o tych ulgach itd., bo to rzeczywiście jest problem dlaczego nie da się zrobić tak, żeby cała młodzież – niezależnie jakim jeździ transportem – miała zapewnione ulgi. No i kwestia możliwości uzyskiwania dopłat do transportu, czy też wspomagania transportu publicznego. W całej Unii jest to stosowane, przepisy to dopuszczają, a tutaj rząd nie ma tu żadnej propozycji. Chyba, że się mylę. Jeśli tak, to proszę o przedstawienie takich propozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Kluczowa kwestia dzisiaj, która powinna mieć jakiś finał – chociażby w postaci projektu z czym pójdziemy dalej – to kwestia ustalania planów transportowych w gminach i w powiatach. Bez tego nie ruszymy. Jeśli w województwach jest jako tako, to w gminach i w powiatach jest dramatycznie słabo i brak jest kompletnie zainteresowania tym problemem. A ja tu słyszę tylko, że będziemy monitorować sytuację. Czyli, będzie dalej jak jest, my znowu się spotkamy za jakiś czas i okaże się, że problem nie jest rozwiązany.

W obszarze transportu kolejowego problemem jest to, jak się rozstrzygnie kwestia funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne ze spółkami, które tworzą marszałkowie w poszczególnych województwach. Bo konkurować będą o te same pieniądze, jeśli chodzi o dopłaty ulgowe. Wygląda na to, że na razie nie ma dobrego rozwiązania. Tydzień temu odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury, na którym dyskutowano o tym, że ewentualnie Agencja Rozwoju Przemysłu przejmie udziały spółki Przewozy Regionalne i będzie restrukturyzować tę spółkę. A marszałkowie powiedzieli, że oni będą dalej robić swoje spółki. Tak więc, tu należałoby sobie odpowiedzieć na pytanie.

No i teraz, podpisując się pod wszystkim, co tu zostało powiedziane i nie przedłużając całej sprawy, należałoby powiedzieć tak. W tym raporcie przedstawionym przez Izbę jest jedna sprawa, która mogłaby zdopingować samorządy, czyli burmistrzów, wójtów, do uchwalania planów transportowych. Bo nie jest tak, jak napisano, że „brak jest pewności do jakiej części działalności przewozowej od 1 stycznia 2017 r. będą stosowane rekompensaty finansowe”. Otóż, one będą stosowane tylko tam, gdzie będą plany transportowe. Jeśli ich nie ma, to nie będzie dopłat i te firmy po prostu będą jedna po drugiej upadać. Firmy zostaną wyeliminowane. Już nie mówię o pasażerach, bo my w ogóle tu nie bronimy pasażera. Bardzo dobrze, że bronimy przewoźnika, bo to jest interes państwa, żeby firmy działały, żeby ktoś na tym zarabiał. Ale z drugiej strony nie ma odpowiedzi na pytanie, co z tym biednym pasażerem z każdego obszaru: tego wykluczonego i tego niewykluczonego?

Na pewno trzeba rozpocząć dyskusję, iż firmy przewozowe muszą zdopingować samorządy do tego, żeby te plany zaczęły powstawać. Jeśli nie powstaną, to niech te firmy wiedzą, że nie dostaną dopłat do przewozów ulgowych. I tu ta sprawa w tej chwili jakby się zamyka. Czyli, z jednej strony co rząd zaproponuje w rywalizacji o pieniądze o dopłaty pomiędzy spółką Przewozy Regionalne zarządzaną z Warszawy a spółkami takimi jak Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie i kolejne inne spółki kolejowe, które powstają w województwach. Bo one będą bić się o te same pieniądze i to nie wyjdzie na dobre ani dla pasażerów, ani dla kolejarzy. Natomiast z drugiej strony jest kwestia spraw związanych z planami transportowymi. Na razie widzę prawną bezradność rządu w stosunku do starostów, wójtów, burmistrzów, prezydentów miast. Tu rzeczywi-

ście takiego bezpośredniego przełożenia w tej sprawie nie ma. Trzeba go poszukać gdzieś indziej. Wtedy problem rozwiążemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Lista posłów zapisanych do głosu wyczerpała się. Bardzo proszę, teraz strona społeczna. Proszę państwa, ponieważ nie wszystkich znam, proszę o przedstawianie się, gdyż nasze posiedzenie jest archiwizowane. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Nadzorczej PIGTSiS, wiceprzewodniczący zarządu Lubuscy Pracodawcy Krzysztof Częstochowski:

Krzysztof Częstochowski – Lubuscy Pracodawcy. Ja bardzo krótko. Chciałbym jedną rzecz przypomnieć, że to tu, w tym miejscu, uchwalono ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. I to tu przychodzę już czwarty czy piąty rok z rzędu, żeby wysłuchać na posiedzeniu Komisji utyskiwań ze strony prawie wszystkich, że coś w tym wszystkim nie gra. Nie chcę mówić o tym, o czym mówił pan poseł – o różnicach w dofinansowaniu między koleją a autobusami. Ja tylko powiem, że do jednego pasażera na kolei dopłaca się 6,77 zł, a do jednego pasażera w autobusie 1,33 zł. Przypomnę też, że przewozi się 460 mln osób autobusami i 260 mln osób koleją. Przypomnę, że *gros* uczniów, którzy są główną grupą w przewozach autobusowych, dojeżdża z przysiółków miejscowości, które nie mają i długo mieć nie będą kolei. Kolej jest domeną dużych ośrodków.

Zwracam uwagę, że problem wynikający z tej ustawy został świetnie rozwiązany w dużych aglomeracjach i miastach, gdzie rzeczywiście nastąpiła istotna poprawa komunikacji publicznej. Ale za czyje pieniądze? A co będzie za 15 lat, jak skończy się zasilanie ze strony unijnej? Takiego zasilania nie dostały te podmioty, które obsługują wiejską komunikację.

Powiem jeszcze o takiej sprawie. Otóż, jadąc tutaj przez ponad 400 km z Gorzowa cały czas zastanawiałem się gdzie 2 stycznia kupi bilet uczeń dojeżdżający z Dobiegniewa do Gorzewa (dotychczas bilet kosztował 120 zł miesięcznie), skoro nie ma planów transportowych? Bo nawet jak są te plany transportowe, to one są niechlujnie zrobione i odfajkowane, bo poprzednie samorządy wyszły z założenia, że trzeba je opracować, ale może to nas nie będzie dotyczyło – i na szczęście w większości nie dotyczy. Jednak problem w roku 2015 jest taki, że jeżeli nie zostanie to rzetelnie zrobione i w planie transportowym nie wymieni się, iż z Dobiegniewa do Gorzowa linia ma charakter użyteczności publicznej, a pociąg jadący z Krzyża do Gorzowa o 15.30 nie wykonuje usługi o charakterze użyteczności publicznej, to nikt temu uczniowi nie będzie miał prawa zwrócić dopłaty do biletu ulgowego.

W związku z tym chciałbym usłyszeć od państwa odpowiedź – co ten uczeń ma zrobić? Ma zapłacić 240 zł, mimo przysługującego mu prawa? Czy też stanie się tak, jak wielu myśli, tzn. że znajdzie się jakiś przewoźnik i jakoś to będzie. Otóż, tak nie będzie, proszę państwa. I albo tą ustawę trzeba naprawić, albo trzeba ją w ogóle unicestwić. Bo bez niej żyliśmy, funkcjonowaliśmy, a państwo wcale więcej pieniędzy nie wydawało i samo funkcjonowanie rozporządzenia nr 1370 prawdopodobnie by wystarczało. Ale odpowiedzi na ten temat oczekujemy od państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę kolejnego mówcę.

Członek zarządu głównego Forum Związków Zawodowych, Branża Transportu Drogowego i Municypalnego Sławomir Gozdalik:

Sławomir Gozdalik – Forum Związków Zawodowych, Branża Transportu Drogowego i Municypalnego. Reprezentuję też Związek Zawodowy Kierowców w Polsce z siedzibą w Częstochowie, gdzie często występuję w obronie kierowców pracujących w PKS i firmach powstałych na bazie PKS-ów. Chciałem zwrócić uwagę na pewną sprawę, ponieważ moi przedmówcy poruszyli bardzo ciekawy temat, do którego też chciałem się odnieść. Otóż, 1 lipca br. wystosowałem pismo ze swojej organizacji do ówczesnej pani minister Bieńkowskiej, w którym zwróciłem uwagę na kilka rzeczy niedziałających po wdrożeniu ustawy o PTZ. Konkretnie chodziło realizację przez samorządy planów transportowych.

Jeśli dobrze się wczytamy w tę ustawę, to żeby zadziałał porządnie zintegrowany plan transportowy na terenie województwa, musi być najpierw zrobiony plan na terenie gminy, powiatów. Te plany powinny być połączone i praktycznie taki plan powinien być jeszcze zaktualizowany przez przewoźników, którzy wykonują usługi zbiorowego transportu publicznego na terenie danego województwa. Bez zebrania i zsynchronizowania tych danych nie da się zorganizować tego transportu od 1 stycznia 2017 r., w takim wydaniu, w jakim teraz spełnia rolę dowozu młodzieży i osób nie posiadających własnych środków transportu. Odpowiedź, jaką uzyskałem z Ministerstwa Infrastruktury, w większości pokrywa się z tymi informacjami, które mamy tu dzisiaj w materiale.

Natomiast interesuje mnie jeszcze jedna sprawa. Otóż, dostałem informację, że na dzień 25 lipca 56,1% powiatów nie przygotowało planów transportowych, natomiast tu jest informacja z listopada, z której wynika, że 64,7% powiatów nie ma planów transportowych. Tak więc, są tu pewne rozbieżności.

Druga ważna kwestia jest tego rodzaju. Skoro padły tu słowa pana ministra, że będzie to monitorowane i zostanie podjęta potem decyzja, co dalej, to mam pytanie – jak można wyciągnąć konsekwencje wobec jednostek samorządu terytorialnego, jeśli w piśmie z ministerstwa czytam: „Resort infrastruktury i rozwoju nie ma prawnych możliwości dyscyplinowania jednostek samorządu terytorialnego oraz wpływu na ich decyzje w zakresie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej”. No to pytam – po co zatem robimy ustawę, skoro samorządy mogą i tak robić co chcą i nikt nie pociągnie ich za to do odpowiedzialności? To po co ten zintegrowany plan transportowy i cała ta ustawa? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Zdzisław Szczerbaciuk. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes zarządu PIGTSiS Franciszek Kowaluk:

Panie przewodniczący, panie, panowie posłowie, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie Franciszku, jeszcze chwileczkę. Za sekundę.

Prezes zarządu PIGTSiS Zdzisław Szczerbaciuk:

Chciałbym na kilka spraw zwrócić uwagę jeszcze raz, bo chyba nie do końca mnie zrozumiano. Po pierwsze podaliśmy, że firm, które teraz mają umowę, jest 1217 a 130 czy 140 byłych PKS. Zatem w tej chwili z tych 3,5 tysiąca firm – jak podały w sprawozdaniu do ministra urzędy marszałkowskie na podstawie informacji zbiorczej – tyle firm ma umowy na dzień dzisiejszy z marszałkami. To jest jedna sprawa. Tak więc, nie dotyczy to 150 firm, a dotyczy ponad 1200 i liczba firm, które zawierają umowy, wzrasta. To jest informacja na dzień dzisiejszy.

Druga sprawa. Środowisko nie twierdzi, że cała komunikacja autobusowa, ale na pewno będzie około 30% komunikacji tam, gdzie są ciągi przewozowe. Do pewnego momentu. Tak, jak było kilkanaście lat temu w przewozach międzynarodowych. Bo wszyscy, którzy nie będą już mogli obsługiwać linii mało rentownych rzucą się na te rentowne. Na początku pasażerowie będą bardzo zadowoleni, a potem wszyscy będą mieli straty na tych liniach. Bo jeżeli puścimy na niektórych relacjach co 3 minuty autobus, to skończy się tym, że autobusów nie będzie. Przykładem tego jest linia Otwock – Warszawa, gdzie wszystkim się to nie opłaciło. Bo jest wolumen pasażerów do przewiezienia i nic poza tym. I to jest druga kwestia, że musimy zdawać sobie z tego sprawę, iż 70% tego kraju zostanie generalnie wyłączona. My kilka lat temu pokazywaliśmy tu mapę, jak to jest z tym podejściem.

I to są te podstawowe kwestie. Bo co do reszty, to można się spierać. Tak samo, jeśli chodzi o koszty. Bo nikt w tym kraju nie przeprowadził i nie wyliczył tzw. kosztu ciągnionego przewozu 1 tony, czyli 1 pasażera. A wtedy byśmy wiedzieli, która gałąź jest preferowana, a która nie jest. Bo tak, to wszyscy mówimy o kolorach na czuja, a nie na podstawie danych ekonomicznych. To tyle, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Sekundę panie pośle, jeszcze są chyba dwa zgłoszenia gości. Pan Franciszek Kowaluk, bardzo proszę.

Wiceprezes zarządu PIGTSiS Franciszek Kowaluk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Chcę nawiązać do posiedzenia Komisji Infrastruktury i Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej sprzed półtora roku, było to 15 marca. Wówczas, jako ostatni zabierałem głos i powiedziałem: oby się to nie skończyło na dyskusji, ale żeby coś ruszyło do przodu w zakresie realizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Spotkaliśmy się, jako zespół zajmujący się sprawami związanymi z realizacją tej ustawy, 1 kwietnia u ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Pan minister powiedział to samo, co usłyszał w odpowiedzi pan Gozdalik. Czyli, że Ministerstwo Infrastruktury nie ma przełożenia prawnego na to, żeby samorządy zmobilizować do realizacji tej ustawy, tzn. żeby stały się organizatorami tego publicznego transportu zbiorowego. Ale pan minister wyszedł naprzeciw, skierował w czerwcu pytania do starostw: czy chcą opracować plan transportowy i czy chcą być organizatorami tego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej? I z przykrością muszę stwierdzić i jest to przerażające, że w tej informacji czytamy: „73,2% powiatów grodzkich nie zamierza wykonywać publicznego transportu i pełnić funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego". To wszystko świadczy o tym, jak ta ustawa jest realizowana.

Chciałem podziękować za stanowisko posła Krzysztofa Tchórzewskiego na ostatnim posiedzeniu, jak i posła Adamczyka dzisiaj. Panie pośle, była mowa o opłatach, o zwolnieniu z opłat, via-Toll w realizacji publicznego transportu zbiorowego z wyjątkiem autostrad. To są nasze postulaty i również dzisiaj była o tym mowa.

Panie posłanki, panowie posłowie. To naprawdę jest przerażające. Mówię nie tylko jako wiceprezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, ale mówię też jako prezes PKS funkcjonującego w najmniejszej miejscowości w kraju, w Łosicach (7,5 tysiąca mieszkańców), który z pełną determinacją walczy, żeby jeszcze wykonywać ten publiczny transport zbiorowy w powiecie łosickim i w gminie Łosice. W tej chwili jestem i organizatorem i operatorem, ale z niepokojem patrzę na te informacje i na takie stanowisko samorządów. Chociaż mój starosta złożył promesę i powiedział panu ministrowi, że opracuje plan transportowy i zechce być organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu łosickiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, kolejny pan.

Przewodniczący Branży Transport w Ogólnopolskim Porozumieniu Związków Zawodowych Leszek Miętek:

Leszek Miętek – Branża Transport OPZZ. Ja mam w zasadzie tylko trzy pytania do strony rządowej. Mowa tu jest o planach transportowych, tych regionalnych i wojewódzkich. Otóż chciałem zapytać – w kontekście o jaki dokument centralny są one robione? Czy istnieje polityka transportowa państwa? Bo ja odnoszę wrażenie, że jest to raczej róbta co chceta – jak mówił kiedyś pan Owsiak. I w tym kontekście chciałbym zwrócić uwagę – jaka jest polityka państwa uczynienia dźwigni finansowej z wielomiliardowych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce? Czy te inwestycje infrastrukturalne w Polsce w obszarze transportu są robione w jakimś celu skoordynowanych planów transportowych rządowych i regionalnych robionych na przyszłość, czy one są robione tylko po to, żeby wykorzystywać fundusze unijne i z tego się rozliczyć? A to, czy później z tego będzie uczyniona dźwignia finansowa, to nie ma najmniejszego znaczenia. To po pierwsze.

Po drugie. Czy dalej w majestacie prawa Polska będzie się przyglądała sytuacji, w której wiele środowisk społecznych pozbawianych jest podstawowej komunikacji codziennego użytku? W zamian za to są tworzone różnego rodzaju podmioty wewnętrzne. Mowa tu była o marszałkach, którzy są zamawiającymi ale często również wykonawcami i w majestacie prawa wykorzystywane są publiczne środki nie do realizacji usług misji publicznej państwa w transporcie, tylko wykorzystywane po to, aby tworzyć rady

nadzorcze, zarządy firm, które są powoływane, których istotą wcale nie jest realizacja tej misji publicznej, realizacji ulg i przewozów publicznego użytku.

Tak więc, generalnie moje pytanie sprowadza się do tego – jaka jest polityka transportowa państwa w kontekście tego, co się dzieje, i jakie dźwignie finansowe są planowane do uzyskania z inwestycji infrastrukturalnych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Teraz pana proszę. Tak, tak.

Wiceprezes PIGTSiS Henryk Leszczyński:

Henryk Leszczyński – wiceprezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo. Mam dosłownie tylko jedno pytanie. Sejm RP dał ulgę ustawową określonym grupom pasażerów. Podstawowe pytanie jest takie – gdzie te miliny ludzi od 1 stycznia 2015 r. będą mogły tą ulgę zrealizować? Proszę odpowiedzieć na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze? Tak? Bardzo proszę pana. Sekundkę panie pośle, to już ostatni pan.

Przewodniczący Komisji Transportu Związku Miast Polskich Marek Stępa:

Marek Stępa – przewodniczący Komisji Transportu Związku Miast Polskich. Z naszego punktu widzenia bardzo cenne i obiecujące jest zdanie zawarte w informacji ministra, które pozwolę sobie zacytować: „Powinno się wykorzystywać wszelkie możliwości mające na celu przeciwdziałanie zwiększającemu się zatłoczeniu dróg, które powstaje m.in. w wyniku rezygnacji pasażerów z przejazdów środkami komunikacji zbiorowej na rzecz przejazdów samochodem osobowym". Koniec cytatu. Niestety z przykrością muszę stwierdzić, że ustawa nie stwarza podstaw do tego, żeby wykorzystać wszelkie możliwości, które istnieją i które są w zasięgu ręki.

Otóż, ustawa przede wszystkim nie sprzyja integracji transportu. A tylko taka zintegrowana oferta transportowa może rzeczywiście spełnić to, co w tym zacytowanym przeze mnie zdaniu się znajduje. To znaczy, być na tyle atrakcyjną, aby przynajmniej w pewnych określonych sytuacjach – nie chodzi tu o decyzje życiowe – następowała rezygnacja z użycia samochodu indywidualnego na rzecz podróży zbiorowym transportem publicznym. Z punktu widzenia takiego użytkownika, potencjalnego pasażera, system transportu zbiorowego powinien być jednolitym zwartym system, a nie grupą luźno tylko ze sobą powiązanych podsystemów. Bo, jak dzisiaj choćby w tej dyskusji się okazało, mówimy o kolei osobno, o drogowym transporcie osobno. A o transporcie miejskim jeszcze bardziej osobno, bo on nie jest objęty różnymi preferencjami, które są stworzone i w przyszłości przewidziane dla innych rodzajów transportu drogowego.

W tej chwili myślę o ulgach. Wydaje mi się, że właśnie taką możliwością, w której jest ogromny potencjał przeciwdziałania odpływaniu osób z transportu zbiorowego do transportu indywidualnego, jest uporządkowanie systemu ulg. Bez tego nie nastąpi integracja różnych systemów transportu. W sytuacji, kiedy te same osoby mają różne ulgi w różnych rodzajach transportu – albo w jednych mają, a w drugich nie mają – system jest mało czytelny i mało przyjazny dla pasażerów. Jeszcze ważniejsza jest kwestia nieuporządkowania czy też niejednorodnego uporządkowania ulg dla organizatorów przejazdów. Część ulg jest rekompensowana na kolei już dzisiaj. W przyszłości – teoretycznie przynajmniej, jak tu panowie mówili – w transporcie drogowym wojewódzkim czy powiatowym. Natomiast w transporcie miejskim ulgi nie są rekompensowane.

Ja nie zgłaszam postulatu, żeby zakres rekompensat rozszerzyć, bo zdaję sobie sprawę, że pewnie budżetu państwa nie byłoby na to stać. Zgłaszam postulat ujednolicenia zasad udzielania ulg w przejazdach. Być może to ujednolicenie powinno polegać na tym, że lista tych ulg ustawowych będzie znacznie skrócona. A być może to ujednolicenie będzie polegać na tym, że te rekompensaty będą tylko w jakiejś zmniejszonej części, ale jednakowe dla wszystkich. Bo dzisiaj, kiedy mamy sytuację, że pewne rodzaje środków transportu i pewni organizatorzy przewozów mogą korzystać z rekompensaty, a inni nie mogą, nie ma możliwości aby te podmioty ze sobą potrafiły się integrować

w sposób, który będzie jasny, czytelny dla pasażera, tzn. jeden bilet, jedne bilet jednorazowy czy jeden bilet miesięczny.

Ta integracja jest również ważna z tego względu, który poruszył pan poseł Smoliński. Mianowicie dla dobrej koordynacji rozkładów jazdy. Takiej koordynacji rozkładów jazdy, które będą dobrze służyły wykonywaniu zadań transportowych wobec mieszkańców.

Jest okazja do dyskusji o tej ustawie, więc z przykrością stwierdzam, że ona niestety takiemu praktycznemu realizowaniu tych spraw nie sprzyja. I jeżeli pan minister Rynasiewicz na wstępie wspomniał, iż widzi możliwości i potrzebę pracy nad nowelizacją tej ustawy, to zgłaszam ten aspekt jako jeden z tych, które w tej pracy nad nowelizacją powinny być uwzględnione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący Adamczyk – bardzo krótko, ponieważ już następna Komisja czeka przed drzwiami. Bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Dzisiejsza informacja rządu pobudziła emocje na sali, ale bardzo pozytywne emocje. Mamy nadzieję – mówię to w swoim imieniu i moich kolegów posłów – że przyczyni się do szybkiej reakcji, z wykorzystaniem trybu legislacyjnego przysługującego posłom czy komisjom sejmowym. Przyjmujemy tę informację rządu razem z koreferatem wygłoszonym przez środowisko transportowców. Nie zgłaszamy wniosku o odrzucenie tej informacji mając nadzieję, że wszystko to, co dzisiaj zostało tu powiedziane, przyczyni się do w miarę pilnej naprawy ciężkiej sytuacji.

Korzystając, że jestem przy głosie – już bardzo krótko, panie przewodniczący, bo widzę, że pokazuje mi pan czas – nie mogę sobie nie pozwolić na dwa słowa skierowane do pana ministra Jarmuziewicza. Panie ministrze…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

…Andrzej Adamczyk nie chce wprowadzać kolejnej ulgi, tylko Andrzej Adamczyk i grupa posłów Prawa i Sprawiedliwości pragną wprowadzić równe traktowanie stron, które zaburzyliście państwo, kiedy pan był ministrem. A mianowicie wprowadziliście…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, no bardzo pana proszę…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale minister Jarmuziewicz mówi, że tego nie rozumie, więc staram mu się to wytłumaczyć.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To już w kuluarach sobie wyjaśnicie. Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, Wysokie Komisje oczywiście kończymy posiedzenie. Bardzo dziękuję za merytoryczną dyskusję. Chciałbym tylko przypomnieć – szczególnie kieruję te słowa do tych, którzy mówili, że nic nie było robione – że także z inspiracji części posłów będących tutaj na tej sali były próby cywilizowania relacji między przewoźnikami, były zadania specjalnie postawione Inspekcji Transportu Drogowego, były weryfikacje rozkładów jazdy w regionach itd., itd. Inną kwestią jest czy przyniosło to oczekiwane skutki, ale nie ustawajmy w tych działaniach, a zapewne dopracujemy się właściwego poziomu funkcjonowania przewozów osobowych w naszym kraju.

Oczywiście, panie ministrze, złożone deklaracje przyjmujemy z satysfakcją i mamy nadzieję, że w zadeklarowanym czasie pojawi się projekt zmian w ustawie o transporcie zbiorowym. Dziękuję państwu za udział – zamykam wspólne posiedzenie Komisji.